

第23回 山梨県道路交通円滑化・安全委員会 議事内容

日時: 令和4年3月24日(木)9:30~11:30

場所: やまなし地域づくり交流センター(多目的ホール)

■委員会出席者

早稲田大学 理工学術院

創造理工学部社会環境工学科 教授

(一社)山梨県タクシー協会会長

(一社)山梨県バス協会専務理事

山梨経済同友会代表幹事

甲府商工会議所卸売商業部会 部会長

(一財)山梨県交通安全協会専務理事

中日本高速道路(株)八王子支社

総務企画部 企画調整課 担当課長

高速道路事業部 交通管制課 課長

甲府保全・サービスセンター所長

国土交通省関東運輸局山梨運輸支局首席運輸企画専門官

山梨県県道整備部道路整備課長

山梨県県土整備部道路管理課長

国土交通省 関東地方整備局 甲府河川国道事務所長

山梨県警察本部交通部 交通規制課長

国土交通省 関東地方整備局 道路部 道路計画第二課長

佐々木 邦明(委員長)

雨宮 正英

(代理:事務局長 小林実)

篠原 勇

入倉 要

有野 義人

輿石 靖

恩田 雅也

(代理:課長補佐 登坂 愛)

西田 匡志

坂下 淳

(代理:工務担当課長 河浦 康雄)

秋山 裕保

秋山 久

(代理:課長補佐 保坂 和仁)

水口 保一

(代理:道路管理監 吉野 正則)

濱谷 健太

大勝 和彦

(代理:課長補佐 三枝 哲)

(オブザーバー)

(敬称略)

■議事内容

<渋滞対策>

- ① 委員会の検討経緯と今回の論点
- ② 第22回委員会意見への対応
- ③ R2年度に実施した対策の状況
- ④ 主要渋滞箇所の見直し(最新の交通状況による分析)
- ⑤ ピンポイント渋滞対策の検討状況
- ⑥ 道路利用者会議等からの渋滞対策要望箇所の検討
- ⑦ バスデータの活用方法の検討
- ⑧ TDM施策に関する検討

<交通安全対策>

- ① 本委員会の論点
- ② 前回委員会(第22回)の振り返り
- ③ 幹線道路の事故対策(事故ゼロプラン)について
- ④ 近年の交通事故対策の取り組み
- ⑤ 今後のスケジュール

■審議結果

●渋滞対策関係

<決定事項>

- ・ 短期対策を当面未実施とする箇所の検討について、2箇所を経過観察とすることで、了承を得た。

<議事内容>

【質問・意見】

- ・ 峡南地域や沿線周辺の方々は、中部横断自動車道が開通したことにより「非常にありがたい」「効果を実感している」という声をよく聞かすが、その地域以外の人たちからは、あまりまだなじみがないように思われる。冒頭の説明で交通量が増えたというのは、恐らく山梨県民が多く使っていると思われるが、折角大金を投じて整備したのだから、山梨県や市町村、経済団体が連携して中部横断自動車道の良さをPRしていくことで、多くの山梨県民がその効果を楽しむことができるようになればと考えている。

【事務局】

- ・ 国交省としては、今後も山梨県内の企業、静岡県側の企業、運送業や観光業に携わる企業等にヒアリングを行う予定。今後、発言してきた効果を表す数字や状況について情報発信する予定である。

【委員長】

- ・ 中部横断自動車道が開通して交通量が増加したことによる影響を、もう少しわかりやすい指標で説明できないか。中部横断自動車道がどれだけ活用できるのか、特に県民に関心をもっていただきながら進められ

ると非常に良い。よって、山梨県全体で渋滞がどう変化したのかが分かる指標は作れないのか。事故は事故件数と非常にわかりやすい指標があるが、渋滞も山梨県の交通状況はこうなのだ、というわかりやすい指標があるといいと思う。そういったことがはっきりすることで、県民も渋滞や道路に関心を持ち、事業を進めるうえでも非常に大切かと思う。

【質問・意見】

- ・ 郡内と国中では、道路状況が全く異なる。郡内は富士吉田も大月も上野原も、道が狭く1車線しかない、渋滞が起きるような道路である。コロナ禍でスムーズにはなっているものの、1車線では対策が取れない。沿道の葬祭場などでひとたび交通集中が起きれば、すぐに渋滞が発生する。1kmを1時間かけることもある。結論的には、道路を(片側)2車線にしないと渋滞対策を行うことはできないのではなかと思う。

【事務局】

- ・ 地域的には道路の容量が足りないといった地域もある。現在、新屋拡幅、都留バイパス、大月バイパスなどの事業を進めており、事業の成果が少しずつ出ているところなので、できる限りの対策検討を実施していきたい。

【委員長】

- ・ 先ほどのご指摘の話は、道路の容量が小さいところでちょっとした交通変動でいきなり渋滞が発生した事例だと考えられる。突然渋滞が始まったりするので、代替路がない、ネットワークが貧弱なところでは渋滞に入っていくしか仕方がないことになる。現在の3指標を変えるのはなかなか困難だと思うので、急な変動が起きるところがあるかどうかを調べてみるのは実感を把握するためにも重要ではないだろうか。これまで平均速度に着目してきたが、こういった変動のようなものにも注目することが重要ではないか、というご指摘だと受け止めた。そういったところにも注目して、渋滞解消のために交通容量を上げるとかネットワークを充実させるといったことになるかと思うので、ぜひ検討いただきたい。

【質問・意見】

- ・ かつて、山梨大学工学部で中央道の渋滞の原因分析についてお話を聞いたことがあるが、渋滞の一番の原因は運転者の無用なブレーキ操作であるとのことだった。ドライバーは年齢や性別、運転技術など皆同じではないため、車間がみんなバラバラである。適切に車間を取るべきで、距離を取りすぎるなという指導は道路交通法上できないだろうが、車のスムーズな流れのためにご協力くださいとソフト面で呼びかけることは、直接的に効果が出なかったとしても、何かしらプラスに作用するのではないだろうか。
- ・ 中部横断道の話で、個人的に長野や静岡に行くが、もったいないなと思う。山梨もいろんな産物があり、私の仕事場のある南アルプス市もサクランボ農家が多い。最近ではコロナの影響が大きいですが、桃だけではなくいろんなものがあるので、社会インフラが整備されたことをきっかけに、もっとグローバルに周辺の県と連携して、山梨や長野・静岡と売り買いして、広域的な観点から社会インフラを利用していくべきだと思う。こういうことを行政機関からも情報発信していいのではないだろうか。

【委員長】

- ・ 中央道の車間距離の話は、NEXCOはいろいろやっていると思う。下今井や上暮地白糸などは上り坂での

発進遅れが原因だとしたら、可能であればハード対策で難しいところについてドライバーに運転を変えていただくようなソフト対策を検討していただきたい。

- ・ バスの渋滞の問題は、自分の意志で渋滞に入ってきている乗用車とは異なり、どうしようもない部分がある。39頁の TDM 施策に書いてあるところを見ると、今回コロナで大体20%の人が減ると8割くらいの渋滞がなくなるということを考えると、20%がバスに乗っただけで8割の渋滞がなくなる可能性があると考えられる。バスの渋滞は自動車の渋滞とは異なり、自動車全体として、バスの渋滞への対応を進めていくことによって自動車にもメリットがあるという視点で進めてもらえればと思う。
- ・ 頂きましたご意見を踏まえて、また来年度に検討いただくことになるかと思う。今回提案いただいた対策の検討状況と様々な検討について、皆さんの了解をいただいたと思う。

●交通安全対策関係

<決定事項>

- ・ 第二次事故ゼロプランの区間選定結果(377区間)を提示し、了承を得た。
- ・ 第二次事故ゼロプランの対策優先基準の考えとして、対策優先箇所、未然防止箇所を定め、優先的に対策を進める考えを提示し、了承を得た。
- ・ 第二次事故ゼロプランの進捗ペースについて、概ね5年間で対策完了を目指すことを提示し、了承を得た。

<議事内容>

【意見】

- ・ 県内の観光地には、道幅が狭く、自動車と歩行者が混在し、事故は起きていないが危険な場所がいくつか存在する。そのような箇所についても、優先して対策を実施してもらいたい。また、県警等と協力して、効果的な対策を実施してもらいたい。

【事務局回答】

- ・ 次年度より、ETC2.0の急挙動履歴の分析を行い、観光地における危険箇所の特定し、交通状況や道路状況を踏まえ対策が必要か検討を進めていく。

【委員長】

- ・ ご意見のあった通り、歩行者をどのようにして守るかということが重要である。今後、歩行者を守る対策についても検討を進めてほしい。

【事務局回答】

- ・ 了解した。

【委員長】

- ・ 今回の提案事項については了解いただいた。今後は、次年度より開始される第2次事故ゼロプランの推進を図り、次回の委員会で進捗を報告すること。



第23回委員会の実施状況